

Economic Bulletin – Issue 7

Domestic Shipping: Komponen Penting Supply-Chain



- Lebih dari 80% dari total perdagangan di Indonesia menggunakan jasa transportasi laut. Sebagai negara kepulauan, ±2/3 landskap perdagangan domestik didominasi oleh transportasi laut.
- Pengiriman lintas laut menjadi komponen penting dalam menghubungkan *domestic supply chains* antar wilayah dan antar pulau di Indonesia.
- Rata-rata global *freight rate* mengalami kenaikan lebih dari 7X antara Maret 2020 dan Desember 2021 –periode pandemi Covid-19.
- *Price transmission* dari mahalnya biaya logistik di tingkat global mulai berdampak di Indonesia, terutama sejak kuartal ke-empat 2021.
- Beberapa faktor termasuk terpusatnya perdagangan di beberapa lokasi di Indonesia, keseimbangan arus perdagangan ‘*outbond*’ dan ‘*inbound*’ serta struktur industri pengiriman laut yang bersifat *oligopolistic* berdampak pada kenaikan struktur biaya yang relatif permanen.
- Yang pada akhirnya akan berdampak terhadap laju inflasi dan kinerja ekonomi makro.

Reza Yamora Siregar

reza.jamora@ifg.id
Head of IFG-Progress

Ibrahim Kholilul Rohman

ibrahim.kholilul@ifg.id
Senior Research Associate

Rizky Rizaldi Ronaldo

rizky.rizaldi@ifg.id
Research Associate

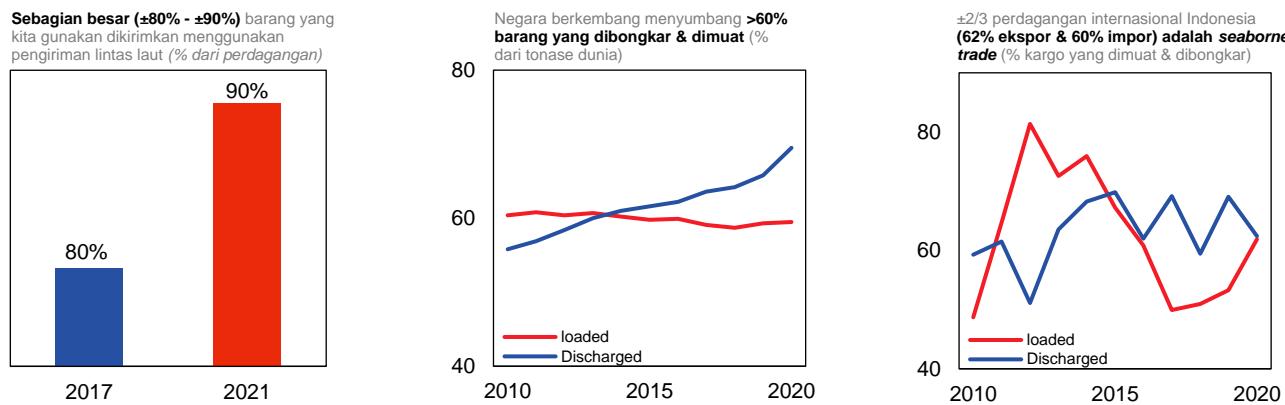
As'ad Mahdi

asad.asad@samudera.id
Economic Analyst Samudera Indonesia

Domestic Shipping: Komponen Penting Supply-Chain

Sebagai sebuah negara kepulauan (*archipelagic nation*) terbesar di dunia, Indonesia memiliki tantangan khusus yang tidak dihadapi negara lain dalam menghubungkan perdagangan antar pulau yang terpisah oleh laut. Transportasi laut menjadi salah satu kunci yang menentukan kinerja dan kerentanan *domestic supply chain*, terlebih mengingat peran beberapa daerah yang menjadi pusat pasokan kebutuhan barang bagi daerah lainnya. Jika tidak ditangani, peningkatan harga atas pengiriman lintas laut sejak Agustus 2021 berpotensi menjadi sumber inflasi struktural.

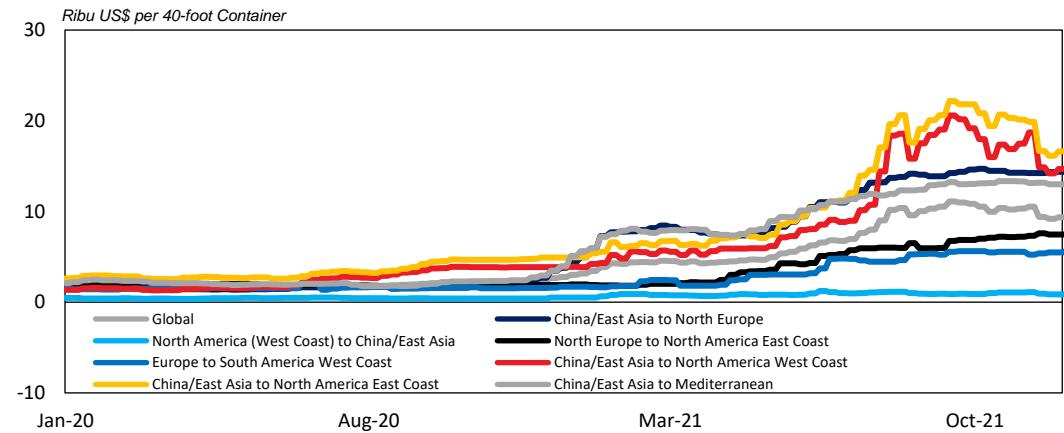
Exhibit 1. Perdagangan Lintas Laut Adalah Kunci Perekonomian Dunia & Indonesia



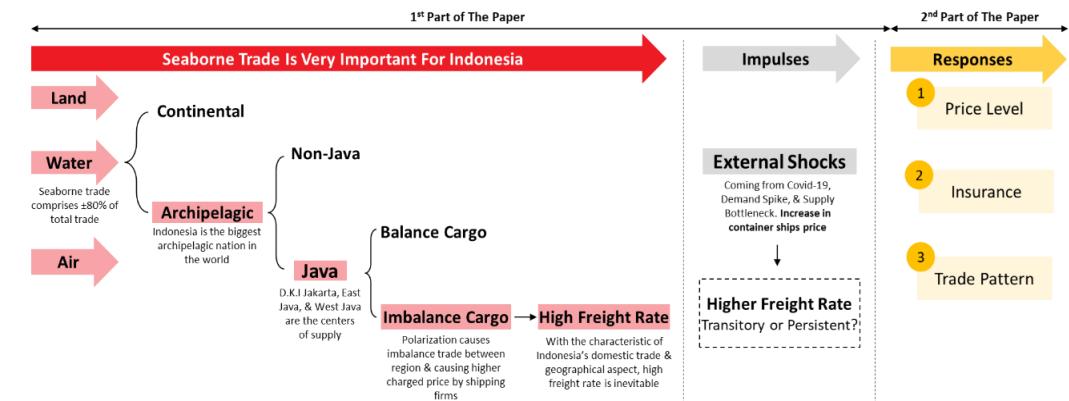
Sumber: UNCTAD, WEF, OECD, Badan Pusat Statistik (BPS), IFGP Research. Note: Persentase bongkar muat didapatkan dari hasil estimasi menggunakan volume kargo. Data bersifat tahunan

Perdagangan lintas laut merupakan moda transportasi yang sudah menjadi andalan dalam proses logistik pengiriman barang di dunia dan Indonesia. Pada tahun 2021, perdagangan lintas laut membawa paling tidak 80% dari total perdagangan dunia, $\pm 1/3$ dari aktivitas bongkar muat negara berkembang, dan $\pm 2/3$ dari perdagangan internasional Indonesia (Exhibit 1). Skala pentingnya moda transportasi lintas laut menjadi lebih krusial ketika $\pm 2/3$ landskap perdagangan domestik didominasi oleh laut, seperti di Indonesia.

Sejak kasus infeksi Covid-19 mulai berkurang dan disertai oleh tingkat vaksinasi yang tinggi, perekonomian di beberapa belahan dunia mulai pulih. Pemulihan ini menyebabkan *demand* yang sebelumnya turun mulai kembali meningkat. Akan tetapi, peningkatan tajam *demand* ini tidak didukung oleh *supply* yang memadai. Akibatnya, *freight rates* di tingkat global meningkat signifikan mulai awal tahun 2021 (Exhibit 2). Rata-rata global *freight rate* mengalami kenaikan lebih dari 7X antara Maret 2020 dan Desember 2021. Sedangkan dari West-Coast U.S. to China, *freight rate* meloncat lebih dari 9X dalam periode yang sama.

Exhibit 2. Peningkatan Signifikan *Freight Rates* Dari Berbagai Rute Perdagangan Dunia...


Economic Bulletin #7 ini merupakan bagian pertama dari dua kajian yang akan menganalisis peran dari transportasi laut pada ekosistem *supply value-chain* produksi pasar global dan dampak transmisinya terhadap perekonomian Indonesia (Exhibit 3). Pada penilitian pertama ini, kita akan mengulas secara ringkas struktur biaya transportasi laut, karakteristik perdagangan antar wilayah di Indonesia, dan menganalisa apakah kenaikan biaya transportasi yang terjadi saat ini bersifat *transitory* atau *structural*. Dibagian kedua dari penilitian, implikasi dari kenaikan biaya transportasi laut terhadap indikator makroekonomi, terutama perdagangan dan inflasi, akan dievaluasi lebih dalam lagi.

Exhibit 3. Domestic Shipping: Komponen Penting Supply-Chain Indonesia


Moda Transportasi Negara Kepulauan

Menjadi negara kepulauan (*archipelagic nation*) terbesar di dunia, Indonesia menghadapi permasalahan yang tidak dihadapi oleh negara kontinental (*continental nation*), seperti Amerika Serikat, Cina, dan India dalam logistik perdagangan barang dalam negerinya. Kinerja *domestic supply-chain* di Indonesia sangat tergantung dengan transportasi laut sebagai penghubung perekonomian kepulauannya (Exhibit 4). Moda transportasi untuk negara kontinental dapat berupa unimoda, di mana barang yang dikirimkan hanya memerlukan satu tipe transportasi darat untuk mencapai lokasi tujuan. Sebaliknya, untuk negara kepulauan, moda transportasi yang digunakan lebih bersifat multimoda. Artinya, barang yang dikirimkan harus melalui lebih dari dua tipe transportasi untuk mencapai lokasi tujuan, seperti di Indonesia di mana pengiriman barang melibatkan transportasi darat dan laut (Exhibit 5).

Exhibit 4. Transportasi Laut Merupakan Moda Yang Sangat Penting Dalam Menghubungkan Perekonomian Negara Kepulauan Seperti Indonesia...



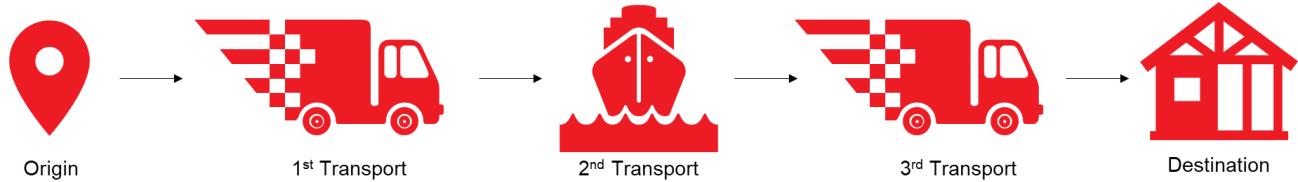
Sumber: UNCLOS, IFGP Research. Note: Map daerah yang menunjukkan bahwa Indonesia dikelilingi oleh laut, berbeda dibandingkan negara-negara pembanding yang daerahnya tidak dikelilingi oleh laut.

Exhibit 5. ...Alhasil, Transportasi Multimoda Tidak Dapat Terelakkan

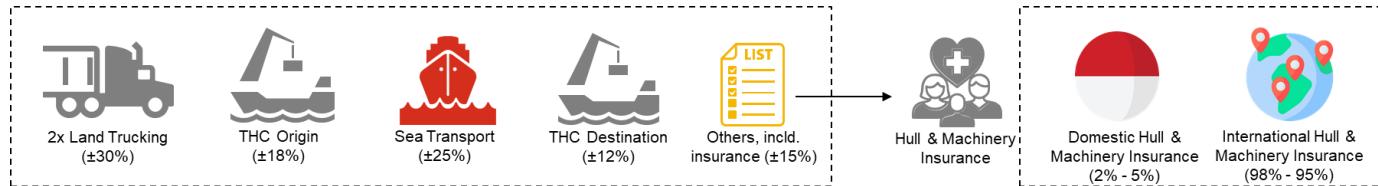
Moda Transportasi Negara Continental (Unimoda)



Moda Transportasi Negara Archipelago (Multimoda)



Sumber: Samudera Indonesia Research Initiatives (SIRI), IFGP Research. Note: Figur merupakan perbandingan antara moda transportasi yang umumnya digunakan pada negara kontinental dan negara archipelago. Jumlah moda dapat bervariasi dan figure hanya menunjukkan tipe moda utama dari pengiriman. Figur merupakan contoh sederhana, moda transportasi dapat bervariasi untuk setiap proses pengangkutan barang tergantung pada rute, kargo, incoterms yang dipakai dalam kontrak dan lain-lain.

Exhibit 6. Struktur Biaya Transportasi Laut (case Jakarta-Pontianak)


Sumber: Samudera Indonesia Research Initiatives (SIRI), IFGP Research. Note: Struktur biaya transportasi laut adalah struktur biaya yang diperoleh dari studi kasus rute Jakarta menuju Pontianak. Strukturnya dapat bervariasi dan berbeda untuk setiap rute pengiriman.

Beragam moda transportasi yang dibutuhkan akan berpengaruh pada struktur biaya di masing-masing segmen dalam proses pengangkutan barang. Dalam studi kasus struktur biaya transportasi rute Jakarta menuju Pontianak sejauh kurang lebih 750 km, biaya pengangkutan laut (*freight rates*) berkontribusi sebesar $\pm 25\%$ atas seluruh biaya transportasi. Komponen lain yang memiliki peran cukup besar dari keseluruhan biaya adalah *Land Trucking (Departure & Arrival)* sebesar $\pm 30\%$ dan *Terminal Handling Charge*¹ (*THC, Origin & Destination*) sebesar $\pm 30\%$. Komponen biaya lain, meliputi antara lain, biaya administrasi dan biaya asuransi *Hull & Machinery*, berkontribusi sebesar $\pm 15\%$ (Exhibit 6).

Konsentrasi dan Kesimbangan Arus Perdagangan

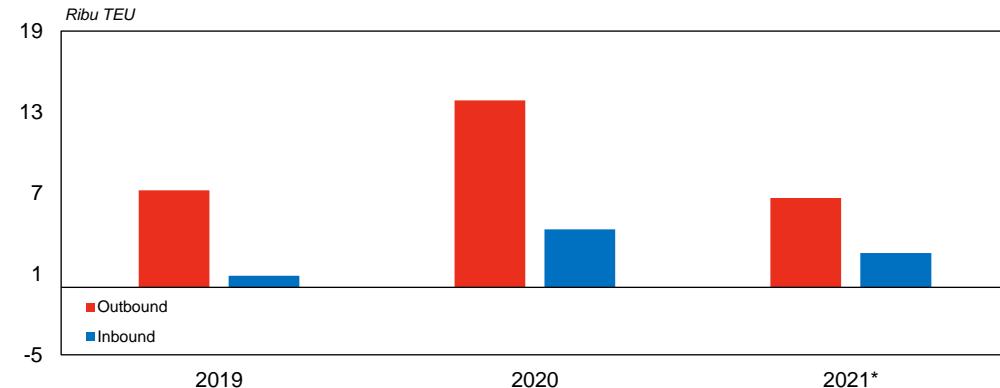
Selain karakteristik geografis Indonesia yang mengharuskan pengiriman barang bersifat multimoda dan meningkatkan *freight rates*, pola perdagangan domestik antar wilayah juga ikut berpengaruh. Perdagangan antar wilayah di Indonesia terpusat di tiga daerah (D.K.I Jakarta, Jawa Barat, & Jawa Timur) sebagai sumber utama pembelian dan pasokan. Seperti pada Exhibit 7, D.K.I Jakarta menjadi sumber pembelian utama untuk 16 daerah, mulai dari Sumatera Utara hingga Sulawesi Utara. Selanjutnya, Jawa Barat menjadi sumber pembelian untuk tiga daerah, Banten, Yogyakarta, dan Jawa Tengah. Sedangkan Jawa Timur menjadi sumber pembelian untuk 10 daerah, mulai dari Bali hingga Papua (Exhibit 7).

Exhibit 7. Pola & Karakter Perdagangan Antar Wilayah Semakin Memperkuat Pentingnya Transportasi Laut...


Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS), IFGP Research. Note: Figur menggambarkan keterikatan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Warna merah menandakan daerah-daerah yang mitra pembelian/suplai utamanya adalah daerah D.K.I Jakarta. Warna kuning menandakan daerah-daerah yang mitra pembelian/suplai utamanya adalah daerah Jawa Barat. Warna abu menandakan daerah-daerah yang mitra pembelian/suplai utamanya adalah daerah Jawa Timur. Daerah lainnya memiliki partner utama diluar 3 daerah tersebut.

¹ Terminal Handling Charges (THC) adalah gabungan biaya antara Container Handling Charger (CHC) dan surcharge yang dibayarkan ke otoritas pelabuhan

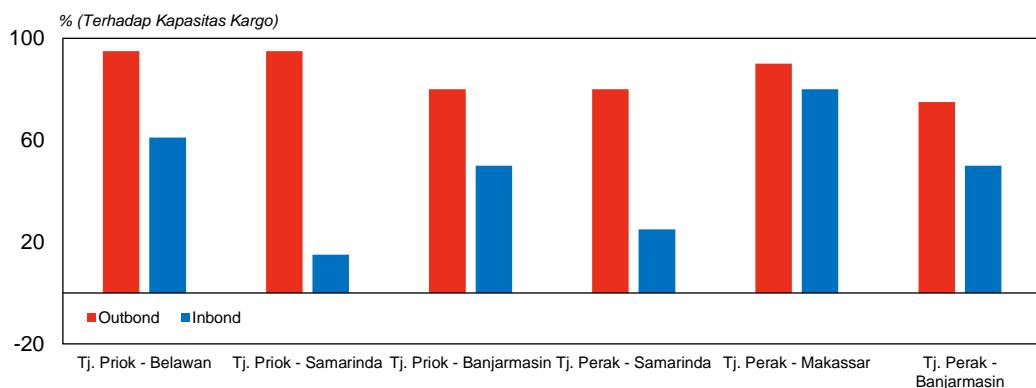
Exhibit 8. Pola Perdagangan Yang Tidak Seimbang Menciptakan *Imbalance Cargo* & Mendorong Biaya Pengiriman Lintas Laut...



Sumber: Kementerian Perhubungan, IFGP Research. Note: Outbound adalah jumlah kapasitas dalam TEU (Twenty Equipment Unit/20-foot container) yang terisi dalam rute berangkat dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan. Inbound adalah jumlah kapasitas dalam TEU yang terisi dalam rute balik dari pelabuhan tujuan menuju pelabuhan asal. *2021 adalah data hingga semester 1 2021

Dengan pola dan karakter tersebut, kargo perdagangan antara pusat suplai perdagangan (D.K.I Jakarta, Jawa Barat, & Jawa Timur) dengan daerah lain cenderung tidak seimbang (Exhibit 8). Rasio keterisian antara kargo *Outbound* & *Inbound* memiliki selisih yang cukup besar dan berdampak terhadap struktur biaya. Penyedia pengiriman lintas laut mengenakan harga pengiriman yang lebih mahal pada rute di mana terjadi kelebihan permintaan (*excess demand*) untuk mengantisipasi biaya akibat kargo kosong dan *repositioning container* dari daerah dengan muatan yang lebih sedikit. Akibat dari *imbalance trade* biaya pengiriman cenderung lebih mahal untuk berbagai rute. Sebagai contoh, rute Tj. Priok – Samarinda memiliki rasio lebih dari tiga kali lipat antara *Outbound* & *Inbound*. Sedangkan untuk rute Tj. Perak – Samarinda memiliki rasio hampir empat kali lipat (Exhibit 9). Mengutip pernyataan Presiden Joko Widodo, “biaya pengiriman dari Jakarta ke Padang, Medan, Banjarmasin dan Makassar jauh lebih mahal dibandingkan biaya pengiriman dari Jakarta ke Singapura, Hongkong, Bangkok dan Shanghai.”²

Exhibit 9. *Imbalance Cargo* Yang Terjadi Cukup Tinggi Hingga Mencapai Enam Kali Dari Rasio Antara Outbound & Inbound Kargo Pada Rute Jakarta - Samarinda...

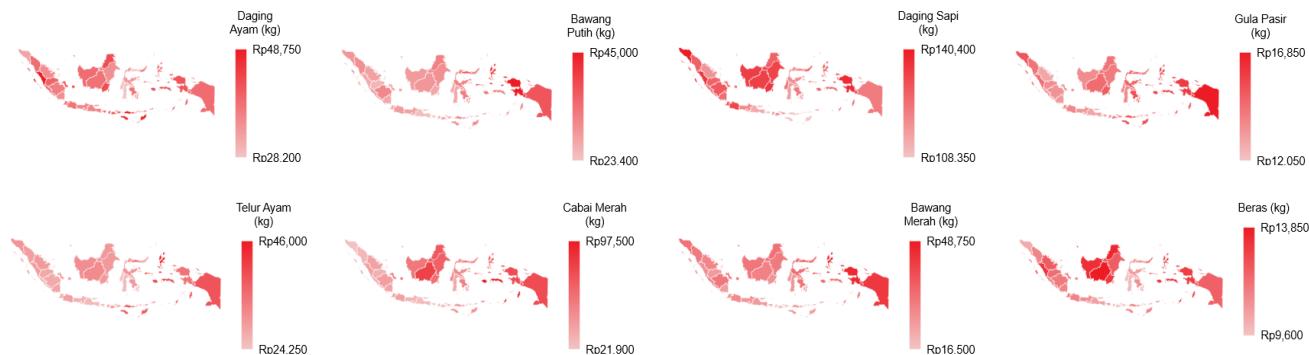


Sumber: Kementerian Perhubungan, IFGP Research. Note: Outbound adalah jumlah kapasitas dalam TEU yang terisi dalam rute berangkat dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan. Inbound adalah jumlah kapasitas dalam TEU yang terisi dalam rute balik dari pelabuhan tujuan menuju pelabuhan asal. Untuk membuktikan terjadinya *imbalance cargo*, kami mengambil 2 contoh, yaitu pelabuhan asal Jakarta & Surabaya

² Pernyataan Presiden Ir. Joko Widodo dalam rapat terbatas di kantor presiden pada 5 Maret 2020

Biaya transportasi laut yang tinggi dapat mendorong biaya distribusi dan logistik serta menyebabkan disparitas harga barang di berbagai kota di Indonesia. Dari delapan komoditas pokok yang diperdagangkan, disparitas harga antara nilai minimum dan maksimum berkisar di antara ±1,5 hingga ±4,5 kali lipat. Sebagai contoh, harga cabai merah yang berkisar di antara Rp21.900 di provinsi Bali dan Rp97.500 di provinsi Maluku (Exhibit 10). Diperitas biaya ini dapat mendorong perbedaan permintaan dan pertumbuhan ekonomi yang tidak merata antara satu kota/provinsi dan yang lain di Indonesia.

Exhibit 10. Biaya Pengiriman Tinggi Membuat Disparitas Harga Menjadi Sangat Tinggi & Berujung Pada Ketimpangan dalam aktifitas ekonomi Indonesia



Sumber: Bank Indonesia, IFGP Research. Note: Warna figure menandakan intensitas dalam nominal rupiah. Merah gelap menandakan harga yang tinggi, sedangkan merah terang menandakan harga yang rendah. Harga merupakan harga komoditas bulanan yang diambil pada Januari 2022.

Spillovers Kemacetan Global pada Transportasi Domestik

Biaya dari beberapa rute transportasi laut utama yang diobservasi dalam studi ini menunjukkan peningkatan yang sangat signifikan (Exhibit 11). Setidaknya terdapat tiga rute perjalanan yang menyentuh *all time high* sejak Januari 2018, yaitu 1) JKT – BLW, 2) JKT – BDJ, dan 3) JKT – PNK. Dari sisi pertumbuhan, antara Agustus 2021 dan Desember 2021, peningkatan tertinggi terjadi pada rute SUB - MKS yang meningkat 428% (Aug'21), dan diikuti oleh rute MKS - SUB serta JKT – BLW masing-masing sebesar 403% (Aug'21) dan 387% (Oct'21) (year-on-year). Secara *Compound Annual Growth Rate* (CAGR) sejak Agustus 2021, terjadi kenaikan biaya yang bervariasi, seperti rute JKT – BDJ (68%), JKT – BLW (59%), JKT – PNK (58%), SUB – MKS (28%), JKT – PLM (24%), SUB – BDJ (17%), PNK – JKT (10%), & BDJ – JKT (10%) (Exhibit 12).

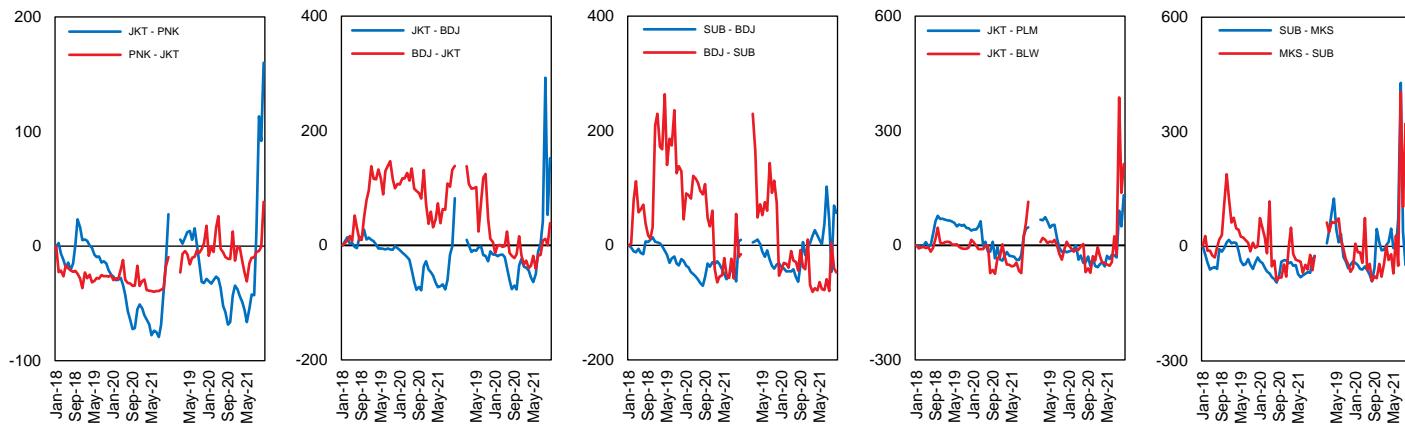
Exhibit 11. Rute Utama Pengiriman & Pelabuhan Terkait

Nomor	Rute	Nama Pelabuhan
1	JKT - PNK	Tanjung Priok - Pontianak
2	PNK - JKT	Pontianak - Tanjung Priok
3	JKT - BDJ	Tanjung Priok - Trisakti
4	BDJ - JKT	Trisakti - Tanjung Priok
5	JKT - PLM	Tanjung Priok - Boom
6	JKT - BLW	Tanjung Priok - Belawan
7	SUB - BDJ	Tanjung Perak - Trisakti
8	BDJ - SUB	Trisakti - Tanjung Perak
9	SUB - MKS	Tanjung Perak - Soekarno Hatta
10	MKS - SUB	Soekarno Hatta - Tanjung Perak

Sumber: Departemen Perhubungan, IFGP Research. Note: Daftar nama Pelabuhan adalah daftar Pelabuhan utama yang digunakan sebagai pelabuhan acuan atas harga transportasi laut

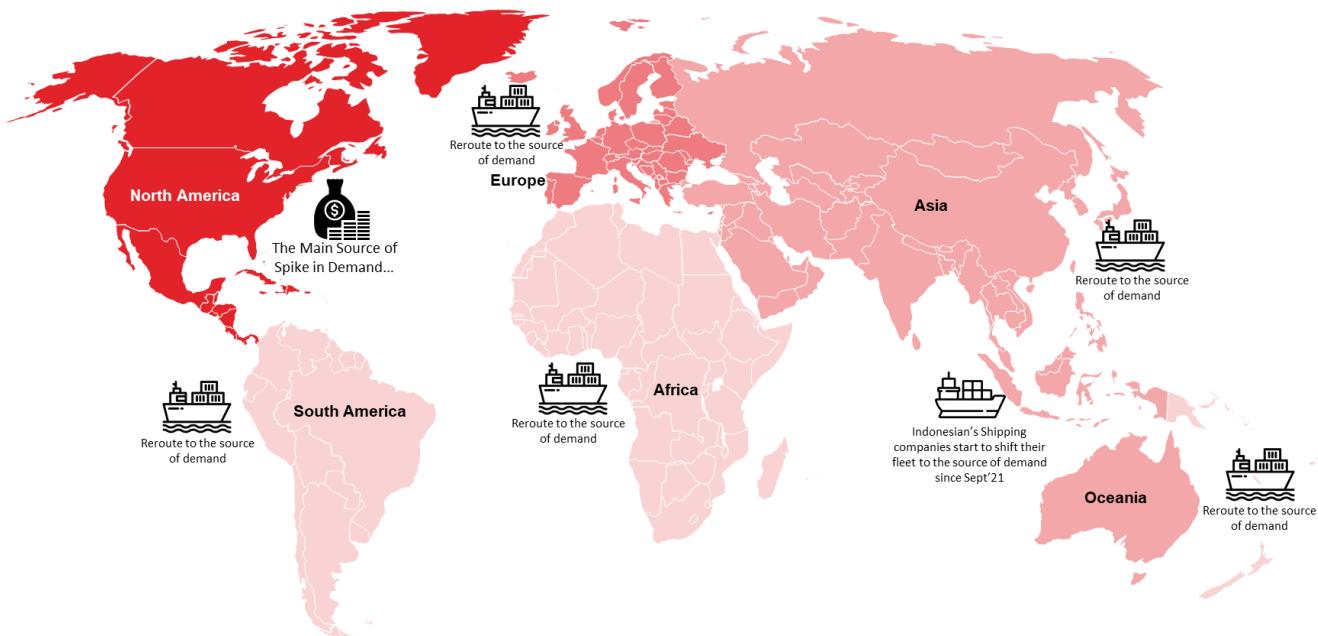
Exhibit 12. Hampir Seluruh Rute Transportasi Laut Meningkat Signifikan

Deviasi Dari Trend (Index Jan' 18 = 100; bagian kiri) & % (year-on-year; bagian kanan)



Sumber: Samudera Indonesia Research Initiatives (SIRI), IFGP Research. Note: Harga pengiriman merupakan harga pengiriman setiap rute pergi tidak termasuk rute balik.

Pergeseran armada kapal dari rute domestik ke rute internasional merupakan salah satu penyebab utama peningkatan biaya transportasi laut yang sangat signifikan. Peningkatan permintaan global akibat *recovery* pasca Covid-19 mendorong permintaan atas pengiriman barang di tengah keterbatasan suplai dan kapasitas kapal dibandingkan pada periode pre-Covid. Ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran atas pengiriman mendorong harga pengiriman meningkat signifikan. Dampaknya, banyak perusahaan pengiriman domestik yang sebelumnya tidak terlibat dalam rute tersebut, mengubah rute pengirimannya ke rute pengiriman internasional untuk mendapatkan keuntungan dari peningkatan harga (Exhibit 13). Alhasil, biaya pengiriman lintas laut domestik juga ikut terdorong naik dan pembiayaan beberapa rute telah melampaui tingkat tertinggi sejak 2018.

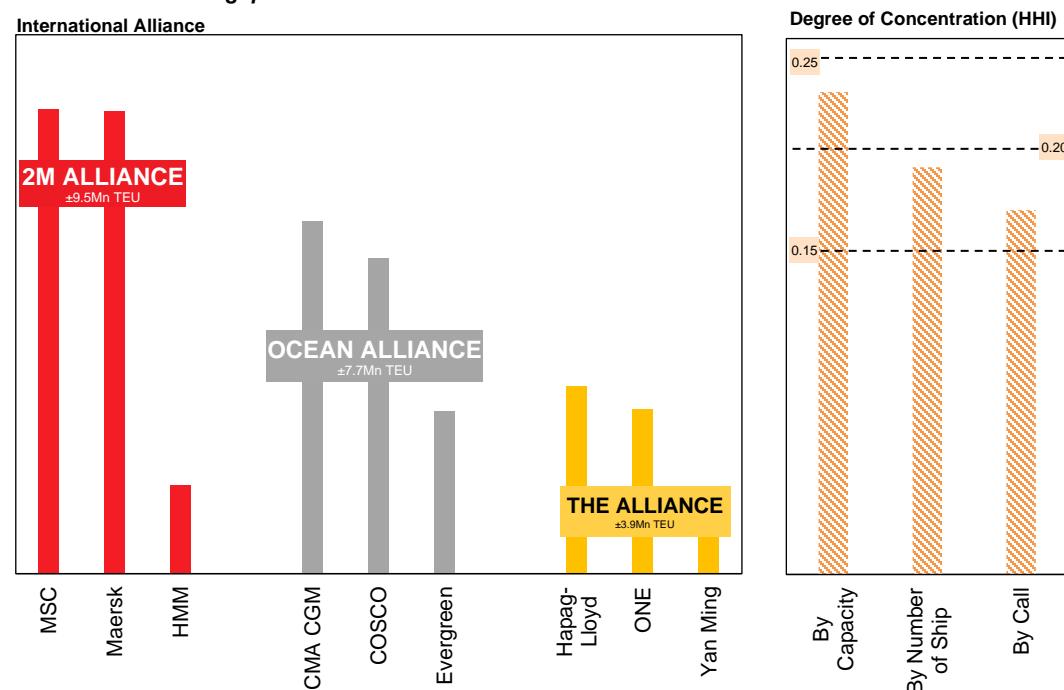
Exhibit 13. Pergeseran Armada Transportasi Laut Domestik Ke Internasional Membuat Peningkatan Biaya Transportasi Laut Di Beberapa Rute.


Sumber: Samudera Indonesia Research Initiatives (SIRI), IFGP Research. Note: Warna figure menandakan intensitas dalam persentase. Merah gelap menandakan intensitas yang tinggi, sedangkan merah terang menandakan intensitas yang rendah. Intensitas diperoleh dari persentase rute tujuan pergi yang meningkat relative terhadap tidak meningkat dari titik asal yang sama. Semakin tinggi intensitas mengindikasikan semakin tinggi pusat permintaan dari daerah tersebut dan sebaliknya.

Struktur Industri Sea Transports

Pertanyaan selanjutnya adalah apakah dampak peningkatan harga pengiriman ini bersifat transitory atau *persistent (sticky)*. Jika bersifat transitory, maka tingkat harga akan ternormalisasi dalam jangka menengah, namun jika bersifat *persistent (sticky)*, maka kenaikatan biaya transportasi ini akan lebih bersifat struktural. Permasalahan struktural, terlebih yang bersifat *industry-specific*, tidak dapat diselesaikan dengan hanya mengandalkan kebijakan makroekonomi dari bank setral, seperti melalui kebijakan suku bunga ataupun *macro-prudential* Bank Indonesia.

Exhibit 14. Karakteristik Industri Pelayaran Kapal Container Internasional Sangat Terkonsentrasi ($\pm 85\%$ dari Total Kapasitas TEU) Pada Beberapa “Alliance” Khusus. Sementara Industri Pelayaran Kontainer Domestik Bersifat *Oligopolistic*.



Sumber: Alphaliner, IFGP Research. Note: Jumlah kapasitas merupakan kapasitas TEU dari Owned and Chartered capacity. International Alliance dapat terdiri dari jumlah perusahaan yang lebih dari yang tertera, grafik hanya mengambil tiga perusahaan terbesar dari aliansi tersebut

Struktur industri sangat berperan dalam memahami fleksibilitas struktur biaya dari pengiriman laut. Di Exhibit 14, kami mencoba membedah struktur industri pengiriman dengan membaginya melalui International Alliance dan tingkat kompetisi perusahaan pengiriman domestik. Secara umum, international alliance terbagi menjadi 3 aliansi besar, yaitu 2M Alliance, Ocean Alliance, & The Alliance. Kombinasi dari ketiga aliansi ini mencakup $\pm 85\%$ dari total kapasitas (TEU) pengiriman dunia. Selanjutnya, di Indonesia sendiri terdapat empat perusahaan pengiriman yang cukup mendominasi pasar domestik. Dengan nilai Herfindahl-Hirschman Index (HHI) untuk kapasitas berada di atas 0,20 dan jumlah kapal serta jumlah singgah di atas 0,15. Ketiga indikator tersebut secara tidak langsung menggambarkan tingkat konsentrasi pasar yang cukup besar dan mengindikasikan struktur pasar oligopoli.

Dengan struktur pasar berbentuk oligopoli seperti ini, *new player* akan sangat sulit untuk beroperasi di rute tertentu yang sudah ada *incumbent* di dalamnya. Hal ini disebabkan

oleh *barrier to entry* karena *capital intensiveness*, serta kemungkinan *predatory pricing* untuk mencegah *entrants*. Akibat struktur industri ini, harga pengiriman akan cenderung lebih *sticky (structural)* dan relatif tidak *transitory*).

In summary, pengiriman lintas laut merupakan moda yang sangat penting untuk Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar yang 2/3 daerahnya terdiri dari perairan. Ditambah lagi, dengan struktur perekonomian Indonesia yang masih terpusat di Pulau Jawa, perdagangan antar daerah dan antar pulau merupakan kunci logistik dalam roda perekonomian. Kenaikan biaya yang terjadi dipasar internasional, terutama semenjak masa pandemi Covid-19, juga mendorong kenaikan biaya sea transports di Indonesia. Struktur *Oligopolistic* dari industri pengiriman laut domestik dan internasional berdampak terhadap struktur biaya tinggi dan inefisiensi. Jika skenario terburuk terjadi dan peningkatan harga bersifat persistent/sticky, Indonesia akan mengalami *domestic supply chain bottleneck* yang bersifat lebih struktural. Untuk mendalami dampak dari kenaikan biaya transportasi laut ini secara lebih luas, di penelitian bagian kedua, kami akan melihat potensi dampak dari peningkatan harga pengiriman lintas laut (freight rates) terhadap tiga indikator penting, yaitu tingkat harga (inflasi di tingkat produsen, grosir, & konsumen), biaya asuransi, dan pola perdagangan antar wilayah di Indonesia.

Disclosure or Appendix

Tipe Kapal & Barang Yang Diangkut Di Indonesia

Dari sisi armada pengangkutan, umumnya terdapat empat jenis kapal pengangkutan, yaitu tankers, Bulk carriers, Container Ships, & General Cargo Ships. Setiap tipe kapal memiliki kekhususannya masing-masing, di mana tankers diperuntukkan sebagai media pengangkutan komoditas cair dan gas seperti minyak mentah, CPO, dan produk kimia, Bulk carriers diperuntukkan bagi barang curah seperti komoditas, biji-bijian atau semen, Container Ships diperuntukkan bagi barang yang sudah dikemas, & General Cargo Ships adalah kapal multi guna. Dengan karakteristik barang yang diperdagangkan sebagian besar merupakan soft commodities dan barang yang sudah dikemas³, Container ships menjadi tipe yang umum digunakan, walaupun dengan harga yang mahal (Exhibit 15).

Exhibit 15. Tipe Kapal & Barang Yang Diangkut



Sumber: IFGP Research, Unctad, McKinseyEnergy. Note: Dengan kekhususannya ini, setiap tipe kapal memiliki karakteristik struktur harga yang berbeda-beda dan tidak dapat disamakan (unsur penentu harga selain tipe barang adalah rute pengangkutan)

Herfindahl-Hirschman Index (HHI)

Adalah sebuah index yang sering digunakan untuk mengukur ukuran sebuah perusahaan sebagai salah satu indikator untuk melihat tingkat kompetisi antar perusahaan. Semakin besar pangsa pasar suatu perusahaan, semakin besar bobot terhadap index tersebut dan beserta rasio konsentrasi pasar yang dimiliki (Hirschmann, A. (1964) & Rhoades, S. (1993)). Dalam kalkulasi HHI, kami menggunakan formula:

$$H = \sum_{i=1}^N S_i^2$$

dengan panduan nilai sebagai berikut:

- Nilai H di bawah 0,01 (atau 100) mengindikasikan industri yang kompetitif
- Nilai H di bawah 0,15 (atau 150) mengindikasikan industri yang tidak terkonsentrasi
- Nilai H antara 0,15 dan 0,25 (atau 1500 – 2500) mengindikasikan tingkat konsentrasi sedang
- Nilai H di atas 0,25 (atau 2500) mendingikasikan tingkat konsentrasi tinggi

³ Komoditas umum yang diperdagangkan antar wilayah diantaranya adalah kendaraan bermotor, air dalam botol, cerutu dan tembakau, dan lain-lain. (Badan Pusat Statistik, 2022, Perdagangan Antar Wilayah Indonesia 2021, <https://www.bps.go.id/publication/2022/01/31/4de0d2e91400c944aeb2a06a/perdagangan-antar-wilayah-indonesia-2021.html>. diakses pada 12 Mar. 2022.

PT. Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)

Gedung Graha CIMB Niaga, 18th Floor
 Jl. Jendral Sudirman Kav. 58

RT.5/RW.3, Senayan, Kebayoran Baru
 Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12190

(+62) 021 2505080

 Indonesia Financial Group

 PT. Bahana Pembinaan Usaha Indonesia – Persero

 @indonesiafinancialgroup

 @ifg_id

Indonesia Financial Group (IFG)

Indonesia Financial Group (IFG) adalah BUMN Holding Perasuransian dan Penjaminan yang beranggotakan PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja, PT Jaminan Kredit Indonesia (Jamkrindo), PT Asuransi Kredit Indonesia (Askrindo), PT Jasa Asuransi Indonesia (Jasindo), PT Bahana Sekuritas, PT Bahana TCW Investment Management, PT Bahana Artha Ventura, PT Bahana Kapital Investa, PT Graha Niaga Tata Utama, dan PT Asuransi Jiwa IFG. IFG merupakan holding yang dibentuk untuk berperan dalam pembangunan nasional melalui pengembangan industri keuangan lengkap dan inovatif melalui layanan investasi, perasuransian dan penjaminan. IFG berkomitmen menghadirkan perubahan di bidang keuangan khususnya asuransi, investasi, dan penjaminan yang akuntabel, prudent, dan transparan dengan tata kelola perusahaan yang baik dan penuh integritas. Semangat kolaboratif dengan tata kelola perusahaan yang transparan menjadi landasan IFG dalam bergerak untuk menjadi penyedia jasa asuransi, penjaminan, investasi yang terdepan, terpercaya, dan terintegrasi. IFG adalah masa depan industri keuangan di Indonesia. Saatnya maju bersama IFG sebagai motor penggerak ekosistem yang inklusif dan berkelanjutan.

Indonesia Financial Group (IFG) Progress

The Indonesia Financial Group (IFG) Progress adalah sebuah *Think Tank* terkemuka yang didirikan oleh Indonesia Financial Group sebagai sumber penghasil pemikiran-pemikiran progresif untuk pemangku kebijakan, akademisi, maupun pelaku industri dalam memajukan industri jasa keuangan.